31st July 1962] [Sri M. Bhaktavatsalam]

effect from 1st June 1960. It is expected that a sufficient number of qualified candidates would become available in due course in view of this recent revision of pay scales.

Details regarding the number of vacancies in the posts of Science and Mathematices B.Ts. in High School under all managements are not available with Government. It is likely that there are some difficulties in securing the services of trained graduates in Science and Mathematics for employment in high schools opened in rural areas. If any large scale difficulty is felt, Government will take necessary action.

IV.—GOVERNMENT BILLS.

(1) THE MADRAS MOTOR VEHICLES TAXATION (AMENDMENT) BILL 1962 (L.A. BILL NO. 10 OF 1962).

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Mr. Chairman, Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill[a], 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration.'

Sir, the proposals for additional taxation envisaged in this Bill as well as the Madras Motor Vehicles (Taxation of Passengers and Goods) Amendment Bill, 1962 which will come up before the House shortly are intended to raise more funds to facilitate implementation of schemes of national development in the Third Plan.

For over nine years there has been no increased levy of tax on buses and goods vehicles notwithstanding the fact that the transport operators have had a distinct advantage as a result of improved road conditions and the phenomenal growth in the traffic offering. Though there has been an increase in the cost of operation, there has also been an increase in the income derived by the transport operators not only on account of the increase in traffic offering but also on account of the increased daily mileage allowed for buses.

The present rates of quarterly taxation on buses do not vary with the daily mileage done by the buses. We, therefore, decided to divide the passenger buses into different slabs according to the distance covered by them and levy suitably enhanced rates for each slab.

Similarly, the existing rates of taxation on goods vehicles have been altered suitably so that vehicles of higher laden weights pay proportionately larger amounts.

The rates for vehicles not fitted with pneumatic tyres are 50 per cent higher than those fitted with pneumatic tyres. This differential is kept up in the new scheme of taxation.

---

[a] Printed as Appendix IV on pages 546–555

Opportunity has also been availed of to make marginal adjustments in view of the change over to the metric system.

We are satisfied, after examining all aspects, that the transport industry can bear the burden of additional levies proposed and that the additional taxation will not do more than reduce to some extent the margin of profit now accruing.

I would, therefore, request the House to accept the motion.

MR. CHAIRMAN : Motion moved—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration'.

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : Mr. Chairman, Sir, after hearing the very moderate and reasoned speech of the Mover of the Bill, I still regret to say that I will have to oppose this Bill. The chief reason given is that it is intended to raise finance for the Third Plan Schemes. But it is forgotten that this roadway transport industry is a very important industry redering a very essential service in the State. We should remember that first The Plan also includes the maintenance and the promotion of transport services also. That is one of the greatest necessities at the present stage when there is so much economic activity all round. Therefore, I would submit first for the consideration of the Government that the transport industry as such is an important industry which has to be protected and nurshed according to the plan itself. Therefore, any taxation, in addition to affecting that industry, may very well affect our other economic activities also. To select the transport industry for increased taxation, according to me, is not a right step at all.

Sir, the Hon. the Mover of the Bill said that the Government had not increased the tax for this industry for the past ten years. They do not seem to have taken into consideration the fact that the cost of all the other things connected with that industry has increased. The excise duty and the various other things have increased. For instance, the cost of chassis, according to the figures given by the industry, has increased from Rs. 23,000 to Rs. 45,000. The cost of fuel has also risen from Rs. 1·6 to Rs. 2·40. The cost of spare parts has increased. The administration cost has increased. The operating cost has increased. Therefore, except a very few big people, all the others would greatly suffer on account of this increased taxation. To say that there has been no increase in the tax for the past ten years and, therefore, they are increasing the tax now, would be only to take note of one portion of the picture and not of the whole picture. When the cost of all the other things connected with the industry has increased, this increase in tax also will act as a heavy burden on the industry. The contention of the Government that the industry can bear this additional burden is not accepted by the industry. In fact a memorandum was presented by the Industry to the Hon. Minister and

later on also submitted another memorandum to him answering various queries connected with the industry. From the particulars furnished in these memoranda it will be found that though the tax had not been increased from 1952 up to now, still on account of the various other factors connected with industry such as increased cost, licence fees, etc., it would be better not to increase the tax still further. It was increased in 1949 It was again increased in 1952. I am not able to understand the full significance of the slab system, because I am not connected with the industry. They say that the slab system will cause great inconvenience. Nowadays people have come to use buses and lorries more and more. 11 10 a.m

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : The slab is on mileage.

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR : I know that. But the difficulty is that when there are big buses, mileage is also affected. They say like that. I am not going to take more time on this. This is peculiar to the industry, and members of that industry will be able to convince the Government better. So far as the tax is concerned, the tax will operate heavily on the industry. It will also affect the large population of our country. They may not increase the bus fares. So far as goods traffic is concerned, there will be increase in fares. The railways are of no use in our country at the present moment. I can say that very strongly. On account of overcrowding in the trains, the late running of trains, and the bottleneck in goods traffic, the railways have become practically of no use so far as transport of goods is concerned. Even for passengers, the railways are of no use. The third class passengers find it difficult after they enter the train to remain in. But there is the difficulty for the first class passenger to enter the train (laughter). One can never believe that a train will arrive and depart according to schedule. The Trivandrum Fast Passenger always comes late. It is a rule with it to come late. I am reminded here of the joke in tit-bits when one said that the train scheduled to arrive at 8 o'clock did arrive punctualy at 8 o'clock and another remarked that that train should have arrived at 8 o'clock the previous day. We are in this position. Therefore, the lorry operators have to increase their fares. Someone said that there was picketing against the increase in rail fares. I am here embarking upon the principle and necessity of the essential services. When we want to tax a service, it is better not to tax the lorries which have become very essential nowadays. The State has a duty to help the movement of traffic. Only the private operators have been allowed to do this duty by the State. In order to finance the Third Five-Year Plan schemes, we should not tax the transport industry. The members of this industry feel that the tax will be a heavy burden on them. Somebody asked the question, 'Then, why not go out of the industry?' For big companies to go out of the industry, it will take ten years and more.

THE HON. SRI R. VENKATARAMAN : Noo responsible man will say that.

SRI K. BALASUBRAMANYA AYYAR: Somebody said it. There are intelligent people also to say that. This question cannot be asked. My submission is that instead of increasing the taxation both for the vehicles and the passengers, it is better to give it up for some time. I do not agree with the argument that it is for finding resources for financing the Third Five-Year Plan schemes. If the Government want to tax the luxury goods, let them do so. For instance, the Government want to have the betting tax. All right ; let them have it. There are other ways of getting money. So far as this tax is concerned the industry has categorically stated that it will cripple the industry. The operators assembled at a big meeting and discussed things. They have met the Chief Minister and also the Finance Minister. I am not here going to repeat all that they have stated in the memorandum given to the Government. They have given various cogent reasons against the imposition of this tax. They have given figures to show how the tax will affect them. I think on the whole their facts are correct. At any rate, there is nothing for me to doubt the correctness of their figures. After looking into the memorandum, I would submit that they have made out a very good case. This tax will hit hard both the big transport and the medium transport industry. Road transport has also to be developed. It is part of the Government's plans. That we must not forget. There are many uneconomic routes in which there is not much profit. These routes must be developed to become economic. This industry also has to be developed in the five-year plan period. We must never forget this. It is not right to cripple the industry or to curb the enthusiasm of the private operators. The Government have not been doing that, and they do not propose to do it. I for one do not advocate it. It is better on the whole to leave it to the private industry, unless they fail in their duty. All those connected with the industry between 1952 and 1962 have categorically stated that the wages of workers have
11 20 a.m. now increased. Under the Madras Transport Workers rules, various amenities have to be given to the employees and this industry has to bear the cost thereof. Therefore, if you look into the whole figures, it will be seen that the transport industry will have to bear a very heavy burden. Under these circumstances, I would very much like to oppose the Bill on the principle of taxation, on account of the wrong way in which they have approached the question of financing the Third Plan and also on account of the fact that the industry cannot bear the burden.

திரு எஸ். கே. **சம்பந்தன் :** தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரி திருத்த மசோதாவைப் பற்றிச் சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். மோட்டார் வாகனவரி விதிப்புக் கொள்கையை ஒப்புக்கொள்ளுவது நியாயம்தான் என்று மந்திரி அவர்கள் தெரிவித்துள்ளார். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்குத் தேவையான நிதி வசதிகளைப் பெருக்குவதற்கே, இந்த வரி விதிக்கப்படுவதாக அவர் கூறியுள்ளார். மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு மூலதனம் தேவைதான். அதற்காக வரி

31st July 1962] [திரு. எஸ். கே சம்பந்தன்]

விதிப்புக் கொள்கையை மேற்கொள்ளுவதும் அவசியம்தான். ஆனால் அது அளவுடன்தான் இருக்கவேண்டும். மோட்டார் வாகன வரி விதிப்புக் கொள்கையில் சில விஷயங்களைக் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும். தமிழ் நாட்டில் இருக்கின்ற மோட்டார் லாரி முதலாளிகளில், ஒரு பஸ், ஒரு லாரி வைத்திருக்கின்றவர்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றார்கள். ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும் குறைவாக உள்ள சொந்தக்காரர்கள் ஏராளமாக இருக்கின்றார்கள். அவர்களையும், 10, 20, 100க் கணக்கில் பஸ்களையும், லாரிகளையும் வைத்துக்கொண்டிருக்கின்றவர்களையும், ஒரே நிலையில் வைத்து, இந்த வரி விதிப்பைக் கொண்டு வந்திருப்பது மிகவும் வருந்தத்தக்க விஷயமாகும். ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும், குறைவாக வைத்துக் கொண்டிருக்கின்றவர்களின் வருமானத்தை எந்த விதத்தில் கணக்கெடுத்து இருக்கிறார்களென்று எனக்குப் புரியவில்லை. ஐந்து பஸ்களையோ அல்லது ஐந்து லாரிகளையோ, அல்லது அதற்கும் குறைவாகவோ வைத்து ஓட்டுகின்றவர்களுக்கு, லாபம் சொற்பமாகத்தான் கிடைக்குமென்று எனக்குத் தெரியவருகிறது. அதிலும் முக்கியமாகக் கூட்டுறவு முறையில் இந்தத் தொழிலை நடத்துகின்றவர்களின் நிலையை நாம் ஆராய்ந்து பார்த்தால் தெரியும். தென்னார்காடு மாவட்டத்தில் மாஜி ராணுவத்தினர் ஏற்படுத்தியுள்ள கூட்டுறவு மோட்டார் போக்குவரத்து சங்கத்தில் பத்து பஸ்களுக்குக் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இந்த சங்கம் பஸ் போக்குவரத்தைச் சரி வர நடத்தி வந்த போதிலும், அதற்குப் போதிய லாபம் கிடைக்கவில்லை என்று தெரிகிறது. 10, 20 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்துக் கொண்டிருக்கின்ற முதலாளிகளுக்கு லாபம் நிறையக் கிடைக்கலாம். முக்கியமாக இந்தத் தொழிலில் அதிக லாபம் கிடைக்கிறவர்களுக்கும், குறைந்த லாபம் அடைபவர்களுக்குமிடையே வரி விதிப்பில் மாறுதல் இருக்க வேண்டும். ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவாக வைத்துக்கொண்டுள்ள பஸ், லாரி சொந்தக்காரர்கள், அதிக லாபம் சம்பாதிக்க முடியாது. சம்பாதிக்கவும் வழி இல்லை. ஏனென்றால் பெரிய முதலாளிகளைப் போல அவர்கள் பஸ், லாரி வாகனங்களுக்குத் தேவையான சாமான்களை ஒரே காலத்தில் வாங்கி ஸ்டாக்கில் வைத்துக் கொள்ளும் வசதியும் சக்தியுமில்லை. அவர்களுக்குத் தேவையானபோது வாங்கிக் கொள்வதால் அதிக விலை கொடுக்க வேண்டியதாக இருக்கிறது. அதனால் அவர்களுக்குச் செலவு அதிகமாகிறது, லாபம் குறைவாகிறது. ஆகவே, ஐந்து பஸ்களுக்கும், ஐந்து லாரிகளுக்கும் குறைவாக வைத்துக்கொண்டுள்ள சொந்தக்காரர்களுக்கெல்லாம் இந்த வரி விதிப்பிலிருந்து விலக்களிக்க, அரசாங்கம் முன்வர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளுகிறேன். பஸ் சொந்தக்காரர்களைப்போல, லாரி சொந்தக்காரர்களுக்கு, பெர்மிட்டு வாங்குவதில் கஷ்டமில்லை. இந்தத் தொழிலில் ஈடுபடவேண்டுமென்று நினைக்கிறவர்கள், முதலில் லாரிதான் வாங்க முன் வருகிறார்கள். அதைச் சுலபமாக வாங்க முடிகிறது. அதனால் லாரிப்போக்குவரத்தில் அதிகமாகப் போட்டி ஏற்பட்டிருக்கிறது. போட்டி இருப்பதினால், அவர்கள் அதிக

லாபம் சம்பாதிக்க முடிவதில்லை. இதை எல்லாம் மனதில் கொண்டு ஐந்து வண்டிகளுக்குக் குறைவாக வைத்துக்கொண்டிருப்பவர்களுக்கு, வரி விலக்கு அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்: தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ், லாரி, வரித்திருத்த மசோதாவின் மேல் சில வார்த்தைகளை கூற விரும்புகிறேன். இந்தத் தொழிலில் நிறைய லாபம் கிடைக்கிறதென்று சிலர் நினைக்கின்றார்கள். ஏதோ சில ரூட்டுகளில் லாபம் அதிகமாகக் கிடைக்கலாம். ஆனால் பெரும்பாலாக போக்குவரத்தில் போட்டி ஏற்பட்டுள்ள ரூட்டுகளில் லாபம் சொற்பமாகத் தான் கிடைக்கிறதென்று தெரிகிறது. பஸ்களைப் போலவே, லாரிகள் போக்குவரத்திலும், போட்டி அதிகரித்துள்ளதால், லாரி சொந்தக்காரர்களும், அதிக லாபம் சம்பாதிக்க முடியாது. மேலும், பஸ், லாரிகளுக்குத் தேவையான சாமான்களின் விலைகள் அதிகரித்துவிட்டதன் காரணமாக, அதன் சொந்தக்காரர்களுக்குச் செலவு அதிகரித்து விட்டது. குறிப்பாக டயர்களின் விலை அதிக அளவு உயர்ந்துவிட்டதாலும், பஸ், லாரிகள் உபயோகிக்கும் டீசல் எண்ணையைப் பொறுத்த வரை, முன்பு ஒரு ரூபாயிக்கு விற்ற எண்ணை இன்றைக்கு 2½ ரூபாயாக உயர்ந்து விட்டதன் காரணம், டீசல் எண்ணைக்கு 100 சதவிகிதம் வரியை உயர்த்தியிருப்பதால்தான் என்பதாலும், இந்தத் தொழிலை நடத்துகிறவர்களுக்குச் செலவு அதிகரித்து விட்டது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்திற்கு வேண்டிய நிதி வசதியைப் பெருக்குவதற்காக இந்த வரி விதிப்பு கையாளப்பட்டுள்ளதாக மந்திரி அவர்கள் கூறியுள்ளார். ரூபாயிக்கு மதிப்புத் தன்மை இப்போது குறைந்திருப்பதால், அரசாங்கத்திற்குப் பணம் தேவை என்பதற்காக இந்த வரி போட்டிருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. உண்மைதான். இருந்தாலும் பஸ், லாரிகள் போக்குவரத்தை ஊக்குவிக்கும் நோக்கத்தில் சில விஷயங்களை நாம் கவனிக்க வேண்டும். நான் ஒன்று மட்டும்கூற விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு லாரி போக்கு வரத்து நாட்டில் இல்லை என்றால், நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சாமான்கள் வேண்டிய நேரத்தில் கிடைக்காது. ரயில்வேயை நம்பிக் கொண்டு நாம் எந்தக் காரியத்தையும் சரிவரச் செய்ய முடியாது. ரயில்வேயில் கொண்டுவர சரக்குகளை புக் (Book) செய்தால், குறிப்பிட்ட காலத்தில், அதாவது 2, 3 நாட்களில் அவை வந்து சேருவதில்லை. 5 மாதங்கள் ஒரு வருடம்கூட காலதாமதமாகி விடுகிறது. ரயில்வே வாகன்களுக்காக (Waggon) பல மாதங்கள் காத்துக்கொண்டிருக்க வேண்டியிருக்கிறது. இந்தக் கஷ்டங்களை எல்லாம் போக்கும் வகையில் லாரிப் போக்கு வரத்து நல்ல முறையில் வேலை செய்து வருவதை அரசாங்கம் ஊக்குவிக்க முன்வரவேண்டும். அதற்கு மாறாக, அவைகள் மேல் நிறைய வரி போட்டால், அதனால் போக்கு வரத்து பாதிக்கப்படுமென்று நான் கருதுகிறேன். போக்கு வரத்து பாதிக்கப்பட்டால், நமக்குக் கிடைக்க வேண்டிய சாமான்கள் சரிவரக் கிடைக்காது, மேலும் விலைவாசிகள் உயர்ந்துபோகக்கூடும். ரயில்வேயின் மூலம்

31st July 1962] [திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்]

சாமான்கள் போக்குவரத்து கஷ்டமாகி விட்டதால், லாரிகளையோ பஸ்களையோ நாம் நம்பிக் கொண்டிருக்கவேண்டியதாகிறது. ஏற்கெனவே பஸ், லாரி சொந்தக்காரர்கள், இந்த வரி விதிப்பால், அவர்களுக்கு ஏற்பட்டுள்ள கஷ்ட நஷ்டங்களைக் குறித்து அரசாங்கத்திற்கு மகசர் **(Mahazar)** சமர்ப்பித்திருக்கின்றனர்கள். அவர்கள் எப்படி போக்குவரத்தைச் சரிவர நடத்த முடியும் என்பதை அரசாங்கம் சீர்தூக்கிப் பார்த்தால் சௌகரியமாக இருக்குமென்று கருதுகிறேன். இதை எல்லாம் யோசனைசெய்து போக்குவரத்து வசதியில் இடைஞ்சல் ஏற்படாமல் இருக்கவும் மேலும் இந்த வசதி அதிகரிக்கும் வகையில், அரசாங்கம் நடந்துகொள்ள வேண்டுமென்றால், பஸ், லாரிகளுக்கு நிறைய வரி போடாமல் இருக்கவேண்டுமென்று தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன்.

* **திரு. எம். சேஷாச்சாரியார்:** தலைவர் அவர்களே, இந்த மோட்டார் வரிதிருத்தம் மசோதாவை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகள் பேச விரும்புகிறேன். இன்றைக்கு எங்கே பார்த்தாலும் அனாவசியமாக மனதில் பீதியும் அவநம்பிக்கையும் விழும்படியாக, இந்த வரியை எதிர்த்துப் பிரசாரம் அதிகமாக நடக்கிறது. இந்த வரி விதிப்பின் மூலம் பெரிய மூலதனத்தை வைத்து நடத்துகின்ற பஸ் முதலாளிகளுக்கு அதிகமாக நஷ்டமுண்டாகுமென்றும், அதன் காரணமாக, நாட்டில் போக்குவரத்து கெட்டுப்போய்விடுமென்றும், மக்களுக்கு அதனால் கஷ்டமுண்டாகுமென்றும், கூப்பாடு போட்டு வருகிறார்கள். இந்த வரி விதிப்பை எதிர்த்துத் தான் பிரசாரம் அதிகமாக நடக்கின்றது. கடந்த 1931-ஆம் ஆண்டில் toll gate -ஐ எடுத்ததுமுதல் கொண்டுதான் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு வரி விதிப்பு ஆரம்பமானது. அதற்கப்புறம், 1949-52-ல் வந்த சட்டம்தான் முக்கியமானது. பாசஞ்சர்கள் **(Passengers)** மேல் வரி போடுவது 1952-லிருந்து தான் ஆரம்பமாகி இருக்கிறது. இந்தத் தொழிலை நடத்தினவர்கள் அந்த காலத்திலே, 1939-ஐ எடுத்துக்கொண்டால் ஏகப்பட்ட பேர் நஷ்டப்பட்டு போய் விட்டார்கள். முன்னே என்ன நடக்கும்? பஸ் ஸ்டாண்டிலே எல்லாவற்றுக்கும் கங்காணி வைத்து இருப்பான். லாரி சாமான் ஏற்ற என்று கங்காணி வைத்திருந்த நாள் உண்டு. இப்போது க்யூவிலே நிற்கிறார்கள் ஜனங்கள். லாரிகளைக் கஷ்டப்பட்டு பிடிக்க வேண்டியிருக்கிறது. அதனால் தான் சர்க்கார் அதிகம் சம்பாதிக்கிற லாபத்தைக் குறைக்கிறார்கள். இந்த 10 வருஷத்திலே கொஞ்சம் சௌகரியமான நிலைதான். இந்த 10 வருஷம் நல்ல வியாபாரம். இப்போது குறைத்துக் கொள்ளுங்கள் என்றால், கஷ்டம் இருப்பது நியாயம். இந்த Bus owner கள் செய்த நல்ல காரியம் என்னவென்றால், எல்லா பஸ்களும் நல்ல பஸ்களாகத்தான் இருக்கின்றன. சுமாரான பஸ், ஓட்டை ஒடைசல் இருக்காது. நல்ல பஸ்கள், லாரிகள் போகின்றன. 11-30 a.m.

சில Concessions கொடுத்திருக்கிறார்கள். ரூ. 900 என்று இருந்ததை ரூ. 800 என்று குறைத்து இருக்கிறார்கள். Mile அதிகமாகப் போகிறவர்களுக்கு அதிக ரேட், மைல் அதிகமாகப்

போனுல் அதிகர் துட்டுவரும் என்று தெரிகிறது. அதிக distance போவதற்கு ரேட் அதிகமாக காரணம் என்ன? ஜனங்கள் இங்கேயே ஏறிவிடுகிறார்கள். 200 மைல் போகிறேன் என்றால் மூன்று நாள் டிக்கட் வந்துவிடுகிறது. 3 நாளைக்கு முன்னல், Reserve ஆகி விடுகிறது. கொஞ்ச தூரம் போகிறவர்களுக்குக் கஷ்டம், சின்ன ஆபரேட்டர்களுக்கு லாபம் குறைவாக இருக்கும் என்று சொல்லலாம். இந்த இரண்டு விதமான வரிகளையும் யோசித்துப்பார்த்தால், இரண்டு விதமான வரி இயற்றவேண்டிய அவசியம் கிடையாது. Motor Vehicles Tax ownership வைத்துக் கொண்டு இருப்பதற்கு tax கொடுத்து ஆக வேண்டும். சம்பாதித்துக்கொடுக்க வேண்டியது 1952 வது ஆக்ட் கீழே தான். வருமானத்தின் மீது கொடுக்கவேண்டும். Pay as you earn என்று சொல்வது இந்த ஒரு வரியை மாத்திரம் உயர்த்தினல் நியாயம், நன்ருக இருக்கும் என்று சில பேர் சொல்லலாம். சின்ன பஸ்காரர்களுக்கு அசௌகரியமாக இருக்காதா? பஸ் ஓனர்கள் என்ன நினைக்கிருர்கள்? எனக்கு ஒரு வேடிக்கையான சந்தர்ப்பம் கிடைத்தது. ஒரு Ex.-M.L.A. சொன்னதாகச் சொன்னர். 20 ஏக்கர் நஞ்சை நிலம் வைத்துக் கொள்கிறாயா அல்லது பஸ் வைத்துக்கொள்கிறாயா என்று கேட்டார்களாம். பஸ் இருந்தால் போதும் என்று சொன்னதாகச் சொன்னர்கள். இந்த வரி வருவதற்கு முன்னல் சொன்னதாகத் தெரிகிறது. சர்க்கார் இப்போது பண்ணியிருக்கிறது நியாயம் என்று தோன்றுகிறது. இந்த மசோதாவை நான் ஆதரிக்கிறேன்.

கனம் திரு எம். பக்தவத்சலம் : கனம் தலைவர் அவர்களே, நான் முன்பு குறிப்பிட்டது போல இந்த வரிகளெல்லாம், இவர்கள் சம்பாதிக்கிருர்கள், இதிலே நாம் பங்கு கொள்ளவேண்டும் என்ற அடிப்படையிலே போடப்பட்டவை அல்ல. சாதாரணமாக வரிபோடுகிற முறையிலேயே இந்த வரி போடுகின்ற யோசனை அரசாங்கத்துக்கு வந்தது. வரி போடுவது மக்களுக்கு வேண்டிய தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதற்கேயாகும். வரவு செலவுத் திட்டத்தை சமர்ப்பித்தபோது குறிப்பிட்டதுபோல, 3-வது ஐந்தாண்டுத் திட்டம் பெரிய திட்டம் அல்ல. அதைக் குறைக்கக்கூடாது. திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு வருவாய் போதவில்லை. துண்டு விழுகிறது. அதைச் சரிகட்ட வேண்டும் என்ற நோக்கத்தோடு இந்த வரி பிரேரணைகள் கொண்டு வரப் பட்டுள்ளன. ஆனல் இந்த வரிகளைத் தாங்க முடியாதவர்கள் மீது போட வேண்டும், சுமையாக சுமத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் அரசாங்கத்துக்குக் கிடையாது. கனம் அங்கத்தினர் திரு. பாலசுப்ரமணிய அய்யர் அவர்கள் சொன்னர்கள் Transport நல்ல சேவை செய்கிருர்கள் என்று. லாரி வைத்துக் கொண்டிருக்கிறவர்கள் லாரியிலே இட வசதி கொடுக்கிருர்கள். இதை அரசாங்கம் உணர்ந்திருக்கிறது. இவர்கள் சேவை புரிகிற தோடு வரி கொடுக்கிருர்கள். அதனல் அன்ருடம் ஒரு பொன் முட்டை இடுகிற வாத்தைப் போன்று எல்லா முட்டைகளையும் எடுத்துக்கொள்கிறேம் என்று சொல்கிற தன்மையில் இந்த அரசாங்கம் இல்லை. அரசாங்கம் நிலைமையை நன்கு உணர்ந்து

இருக்கிறது. இவர்கள் நல்ல சேவை செய்கிறுர்கள்; இவர்களுக்கு பாதகம் ஏற்படக்கூடாது; இது முக்கியமான தொழில் என்று உணர்கிறேன். Transport என்பது 3-வது திட்டத்தில் முக்கியமான அம்சம் வியாபார வளர்ச்சி அடையவேண்டுமானுல், Transport வளர்ச்சி ஏற்படவேண்டும். மோட்டார், பஸ, லாரி நல்ல போக்கு வரத்து இருக்கிறது என்று பெருமைப்படு கிறேம. இதற்கு அடிப்படையானது ரோட், ரோட் இல்லாமல் Transport கிடையாது. இந்த ரோடுகளை அரசாங்கம் பராமரிக்கிறது, செப்பனிடுகிறது, புதுப்பிக்கிறது. இந்த ரோடு கள் இருப்பதால் பஸ்களுக்கு நல்ல பேர். இந்த ரோடிருப்பதால் தான் நல்ல Bus வைத்திருக்கிருர்கள். பெரிய தொழில் அதிபர் ஒருவர் கொஞ்ச நாளைக்கு முன்னுலே ஒரு சம்ப வத்தைச் சொன்னுர். குறிப்பிட்ட ரோடில் அந்த பஸ் விட்டுக் கொண்டிருந்தார்கள். அங்கே இவர்கள் Work shop இருந்தது. இந்த ரோட் நன்ருக இல்லை என்றும் சரிபடுத்த வேண்டுமென்றும் சொன்னுர்கள். ஒரு மாதத்திலே பார்த்தால், இவர்கள் Bill ரொம்பக் குறைந்தது. ஏதோ மோசம் நடந்திருக்கிறது என்று பரிசீலனை செய்தார்கள். ஒன்றும் ஏற் படவில்லை. அதற்கப்புரம்தான் நிலைமை புரிந்தது. Road சீர் திருத்தப்பட்டது. Workshop Bill ரொம்பக் குறைந்து போய் விட்டது என்று புரிந்து இதை அவர்கள் என்னிடம் சொன்னுர்கள். Road முக்கியமானது. 1953-54-ஆம் ஆண்டிலே வரி உயர்த் தப்பட்டது என்று சொன்னுர்கள். அதற்கு முன்னுல் இந்த வரி வருமானம் சுமார் 3 கோடி. 1949-லே ஏற்றின பிறகு 3 கோடி ரூபாய் Transport வரியிலே வரும். ரோடுக்கு 3 கோடி ரூபாய் நாம் செலவு பண்ணிக்கொண்டிருந்தோம். மற்ற மாநிலங் ளில் இருக்கும் நிலைமையைப் பார்த்திருக்கிறேன். பஸ் வருமானம் எவ்வளவு வருகிறதோ அதை ரோடிலே செலவழிப்பது மற்ற மாநிலங்களிலே கிடையாது. இங்கு செலவழித்துக்கொண்டு வந்தோம். இப்போது Bus விடுகிற செலவு அதிகமாகிறது என்றுர்கள். ரோடு செலவு ஆகவில்லையா இந்த வரிக்கு முன்னுல்?

ஒரு அங்கத்தினர்: இப்போது 7 கோடி Taxation -லே வருகிறது.

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: ஆறு கோடிக்கு மேலே போகிறது. முன்னே 3 கோடி இருந்தது. இன்னும் நல்ல ரோடு வேண்டும். பஞ்சாயத்து யூனியன் ரோடிலே பஸ் போடுகிருர்கள். செலவு மாத்திரம் பார்த்தால் இதற்கு முன்னுல் போட்ட வரி ஏறக் குறைய ரோடுக்குச் செலவாகிறது. வருவாயைப் பெருக்குவதற்கு வரி போடுகிறேம். இல்லை என்று சொல்லவில்லை. அவர்கள் லாபத் திலே ஒரு பகுதியை Income-tax -ஆகக் கொடுக்கிருர்கள். மற்ற வரிகள் கொடுக்கிற மாதிரி லாபத்திலே பகுதியாக இருக் கிறதே தவிர வரி ஒன்றும் இல்லை.

இந்த வரியிலே Slab முறை பற்றிச் சொன்னுர்கள். அதிக மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வசதி இருக்கும். குறைந்த மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வரி குறைவாக இருக்க வேண்டும். ஒரே Rate -ஆக இருப்பது குறைந்த மைலுக்கு ஓட்டுகிற

வர்களுக்குக் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கும். முன்னே இருந்து 60, 65, 70 வரையில். ஆந்திராவிலே சீட்டுக்கு 67 ரூபாய். இது குறைந்த மைல் ஓட்டுகிறவர்களுக்கு பாகத்தை ஏற்படுத்துகிறது. **Motor Vehicles Taxation** -லே வரி போட்டது எல்லாம் 5 ரூபாய் அதிகம் போட்டிருக்கிறது. ஆனால் **Slab** வைத்திருக்கிறோம். நகர பஸ்களுக்கும் **Slab** **Mofussil** பஸ்களுக்கும் வித்தியாசம் காட்டப்படுகிறது. நகர பஸ்ஸில் **Standing Passengers** பற்றி
11-40 a.m. நிர்வாகம் கவனித்து இந்த அதிக வரி வேண்டாம் என்று வைத்திருக்கிறது. இதில் லாரிகளைப் பொறுத்த மட்டில் லாரிகள் ஓட்டுவதில் கஷ்டம் இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் நன்றாக உணர்ந்திருக்கிறது. ஆகையால் தான் இரண்டு சட்டத்திலும் சலுகை—முதலில் யோசித்ததைவிட அதிகச் சலுகை கொடுப்பதற்கு முன்வந்தோம்—ரூபாய்க்கு 3-லிருந்து 6 ந.பை. ஆக உயர்த்துவதாக முன்பு இருந்தது—அதை 5-ஆக குறைத்தோம். அதற்கு திருத்த கொண்டுவந்து 5 என்று குறைத்து நிறைவேற்றப்பட்டது. அதற்குத் தகுந்தபடி கம்பௌண்ட் 45-லிருந்து 37½ ரூபாயாகக் குறைத்திருக்கிறோம். அது இல்லாமல் லாரிகளுக்கு இந்த சட்டத்தில் விகிதங்களையும் குறைத்திருக்கிறோம். 900-லிருந்து 800 ஆகக் குறைத்திருக்கிறோம். ஒவ்வொன்றுக்கும் குறைத்திருக்கிறோம். 9 டன்னுக்கு மேல் தூக்கக்கூடாது என்று முன்பு இருந்தது. இப்போது 12 டன்னுக்கு அனுமதி கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. 12-க்கு மேலே உள்ளவற்றுக்கு ரூ. 60 உயர்த்துவதாக இருந்தது. இப்போது அது இல்லை. 12 டன்னுக்கு மேல் இல்லை. அதற்கு மேல் போனால் ரோடு அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறது. அதிக பாரம் அதிக வேகம்—கட்டுக்கு அடங்காத வேகம் போவதால் ரோடு கெட்டுப்போகிறது. இருந்தாலும் கம்பௌண்ட் வைத்திருக்கிறோம். அதோடு பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில், அதிக வருமானம் இல்லாதவர்கள் என்ன செய்வார்கள்—ஒன்றிரண்டு என்று வைத்திருக்கிறவர்கள்—என்ன செய்வார்கள் என்பதையெல்லாம் கணக்குப் பார்த்துத்தான் எல்லாவற்றையும் பரிசிலனை செய்து, அது தாளுமா, தாங்குமா என்று பார்த்து அவர்களுக்குப் பாதகம் ஏற்படக் கூடாது என்பதைக் கவலையோடு பார்த்துத்தான் இந்த மசோதா தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிகமாகப் போட வேண்டுமென்று இப்போதுகூட நினைக்கவில்லை. இருந்தாலும் கனம் அங்கத்தினர் திரு. பாலசுப்பிரமணிய அய்யர் அவர்கள், லாரி நடத்துகிறவர்கள் பஸ் ஓட்டுகிறவர்கள் இவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கிற கவலைகளை, அச்சத்தை, கஷ்டங்களை எடுத்துச் சொன்னார்கள். இவர்களுக்கு இன்னும் பயமிருக்கிறது. ஆகையால் இன்னும் கொஞ்சம் சலுகை காட்டலாம் என்ற முறையில்தான் அதற்கு மறுபடியும் மாற்றி மசோதாவைத் திருத்தியிருக்கிறோம். அதனால் மட்டும் முன்பு எவ்வளவு வருமானம் வருமென்று எதிர்பார்த்தோமோ அதைவிட 85½ லட்சம் குறைவாகக் கிடைக்கிறது. வருமானம்தான் பெரிது என்பதல்ல நம் கொள்கை. அவர்கள் தாங்கக்கூடியதாக இருக்கவேண்டுமென்பதுதான் சர்க்கார் எண்ணம். அவர்களுக்கு அச்சம் இருக்கிறது என்ற வகையில் இப்போது திருத்தியிருக்கிறோம். முன்பு குறைவாக இருந்தது.

31st July 1962] [திரு. எம். பக்தவத்சலம்]

இப்போது அதிகமாகப் போட்டுவிட்டார்கள் என்று சொல்கிறார்கள். அதை கனம் அங்கத்தினர்கள் கவனித்திருப்பார்கள். இந்த மசோதாவில் அவர்களுக்கு கம்பௌண்ட் செய்வதில் சலுகை காண்பித்திருக்கிறோம். அரசாங்கம் கம்பௌண்ட் செய்வதை வரவேற்கிறது. கம்பௌண்ட் செய்யாத வகையில் ஒரு அல்டர்நேடிவ் வருமானத்தில் மொத்தத்தில் 10 சதவிகிதம் கொடுத்துவிட்டால் போதும் என்று சொல்கிறார்கள். குறைந்த தூரம் போகிறவர்களுக்கு இதில் அல்டர்நேடிவ் இருக்கிறது. அது கூட கஷ்டம் என்று சொல்ல முடியுமா? இவ்வளவு பெரிய பிஸினெஸ் நடத்துகிறவர்கள் சரியான கணக்கு வைத்துக்கொள்ள முடியவில்லை என்று சொல்ல முடியுமா? கணக்கில் அதிகமாகக் காட்டினால், சரியான கணக்கைக் காட்டினால் கொடுப்பதற்குத் தயங்கமாட்டார்கள். அதிகமாக வருமானம் வரவில்லையென்றால் 10 சத விகிதம் கொடுக்க வேண்டும் பெரிய சுமை இதில் வருமென்று சொல்வதற்குக் கொஞ்சம்கூட இடம் இல்லை என்றுதான் நான் சொல்வேன்.

திரு. எம். சுப்பையா செட்டியார்: பத்து பர்சென்ட் என்று கணக்குப் பார்த்து அரசாங்கத்திற்கு அதுகுறித்து மனுபோட வேண்டுமா?

கனம் திரு. எம். பக்தவத்சலம்: நீங்கள் 'யுடிலைஸ்' பண்ணிக் கொள்ளலாம். ஆப்பரேடர்களுக்கு என்ன கவலை இருக்கிறதோ அல்லது அவர்களுடைய நிலைமையை எடுத்துச் சொல்கிற அங்கத்தினர்களுக்கு உள்ள கவலை அரசாங்கத்திற்கு உண்டு. இந்தத் தொழில் மேலும் மேலும் விருத்தியடையவேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் ஆசை. தமிழ்நாட்டில் இந்தத் தொழிலைப் பற்றிப் பெருமைப்படவேண்டும். மக்களுக்கு இந்த வசதி அதிகமாகவேண்டும். இது இன்னும் முன்னேற்றமடைய வேண்டும் என்பதுதான் அரசாங்கத்தின் கவலை. அதற்கான வசதிகளை அவ்வப்போது கவனித்து செய்துவருகிறார்கள். லாரிகளில் லோடைஸ் ரெஸ்ட்ரிக்ஷன் இருக்கிறது. அதைத் தெளிவாகத் தயாரிக்க வேண்டுமென்று அரசாங்கத்திற்கு யோசனை உண்டு. லாரிகளை ஓட்டுகிறவர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளை கொடுக்கிறோம். சிறிய லாரிகாரர்களுக்கும் இந்த வசதியெல்லாம் இருக்கிறது. சிறிய அளவில் குறைவாக பஸ் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்கள் இதைப் பற்றி அதிகமாக தெரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். இது பற்றி புதுக்கோட்டையிலிருந்து தெரிவித்திருக்கிறார்கள். அங்கு தான் மற்ற மாவட்டங்களைவிட குறைந்த அளவில், ஒன்றிரண்டு, மூன்று என்று குறைந்த பஸ்கள் வைத்துக்கொண்டிருக்கிறவர்கள் இருக்கிறார்கள். வரட்சி மிகுந்த இடம். எப்போது போய்க் கேட்டாலும் மழை இல்லை என்றுதான் சொல்கிறார்கள். மழை பெய்தது என்று யாரும் என்னிடம் நான் கேட்டபோது சொன்னதில்லை. அப்படியும் ஏதோ நடந்துகொண்டுதான் இருக்கிறது. சக அமைச்சரைக் கேட்டால் ஒருவேளை திருப்தியாகச் சொல்லலாம். ஆனால் நான் கேட்கும்போதெல்லாம் மழை இல்லை

[திரு. எம். பக்தவத்சலம்] [31st July 1962

என்றுதான் சொல்கிறார்கள். அப்பேர்ப்பட்ட இடத்தில் தங்களுக்கு முக்கியமாகச் சலுகை காட்டவேண்டுமென்றும், கஷ்டமாக இருக்கிறது என்றும் ஒரு தூதுகோஷ்டி வந்து சொன்னார்கள். இதில் என்ன சலுகை காட்டப்பட்டிருக்கிறோம் என்பதை நேற்று முன் தினம் அந்தச் சபையில் தெரிவித்தேன். பத்திரிகையிலும் வந்தது. அதைப்பற்றி புதுக்கோட்டையிலிருந்து தந்தி வந்தது. ஏதோ சலுகை காட்டியிருப்பதைப்பற்றி சந்தோஷம் என்றுதான் வந்தது. அதற்கு நன்றி தெரிவிக்கிறோம் என்று வந்தது. இதைச் சொன்ன பிறகு இனிமேல் ஏதாவது வந்தாலும் வரலாம். நேற்று தந்தி வந்தது. எந்த சர்வீஸ் என்று பெயர் நினைவில்லை. 'ரொம்ப சந்தோஷம், நன்றி' என்று வந்திருக்கிறது. ஏன் இதைச் சொல்கிறேன் என்றால் அவர்களுக்கு இது தெரியும். இன்னும் குறைத்தால் நல்லதுதான். யார் இல்லையென்று சொல்கிறார்கள். வரியே போடாது இருந்தால்கூட நல்லதுதான். சர்க்காருக்குக் கொடுக்கவில்லை என்றால் அதை தர்மம் செய்யலாம். தர்மம் செய்கிறவர்களும் இருக்கிறார்கள். அரசாங்கத்திற்குக்கூட வரி போடாமல் வேறு வகை இருந்து ஆட்சி நடத்துவதாக இருந்தால் எங்களுக்கும் சந்தோஷம்தான். வரிபோடுவது சந்தோஷத்துடன் போடுவது அல்ல. வரி தாங்கக்கூடியவர்களுக்குத்தான் போடுகிறோம். அந்த வகையில் இந்த மசோதா அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆகையால் கனம் அங்கத்தினர்கள் எல்லோரும் இதை ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

MR. CHAIRMAN : The question is—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be taken into consideration'.

The motion was put and carried and the Bill was taken into consideration.

Clauses 2 to 6 were put and carried.

Clause 7, together with the Schedules thereunder, was put and carried.

Clause 1 and the Preamble were put and carried.

THE HON. SRI M. BHAKTAVATSALAM : Sir, I move—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be passed'.

MR. CHAIRMAN : The question is—

'That the Madras Motor Vehicles Taxation (Amendment) Bill, 1962 (L.A. Bill No. 10 of 1962), as passed by the Assembly, be passed'.

The motion was put and carried and the Bill was passed.